



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 63]  
No. 63]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 26, 2004/चैत्र 6, 1926  
NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 26, 2004/CHAITRA 6, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 मार्च, 2004

सं. टी एएमपी/12/2003-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार 20 टन वाले घाट ग्रेब के लिए दरों के निर्धारण हेतु तृतीकोरन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएएमपी/12/2003-टीपीटी)

तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2004 के 15वें दिन पारित किया गया)

1.1 इस प्राधिकरण ने 30 सितम्बर, 2003 तक की वैधता के साथ नई 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेन के लिए किराया प्रभार अनुमोदित करते हुए 17 मार्च, 2003 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में निम्नलिखित प्रभारों का अनुमोदन किया गया था :-

- (i) मान 5.2.2 — पोतों के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों को घाट क्रेनों और अन्य यांत्रिक उपकरणों के किराए के लिए प्रभार :-

“20 टन वाली (ग्रेब) घाट क्रेन के उपयोग के लिए प्रति शिफ्ट 9636/-रुपए और प्रत्येक आधी शिफ्ट अथवा उसके भाग के लिए 4818/-रुपए।”

- (ii) मान 5.3 – अनुसूची 5.2.1. और 5.2.2. में विनिर्दिष्ट न किए गए प्रयोजनों हेतु क्रेनों, फोर्क लिफ्ट ट्रकों और अन्य यांत्रिक उपकरणों के किराए के लिए प्रभार :-

“क्रम सं० 7 – घाट ग्रेब क्रेन (20 टन वाली) – प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 3308/-रुपए ।

घाट क्रेन (10 टन और उससे कम) – प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 295/-रुपए ।”

यह भी विनिर्दिष्ट किया गया था कि जिन बर्थों में नई 20 टन वाली क्रेनें स्थापित की गई हैं, उनके मामले में टीपीटी को गैर-क्रेन बर्थों पर लागू किराया प्रभार लगाने चाहिए, बशर्ते कि वहां पर बर्थ किराया प्रभारों के बदले में कोई अन्य घाट क्रेन उपलब्ध न कराई जाए ।

1.2. यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेन के लिए किराया प्रभार लागत आधारित दर नहीं थी, बल्कि इसका आकलन 10 टन वाली ग्रेब क्रेनों के लिए (तत्कालीन) विद्यमान दरों से किया गया था । चूंकि, टीपीटी के पास नई 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेन द्वारा प्राप्त सतत औसत उत्पादन/कार्यनिष्पादन से संबंधित पर्याप्त आंकड़े नहीं थे, इसलिए इस प्राधिकरण ने टीपीटी को प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने के निदेश के साथ टीपीटी द्वारा प्रस्तावित तदर्थ दरों को छह महीने की अवधि के लिए स्वीकार कर लिया था ।

2. टीपीटी ने अक्टूबर, 2003 में सूचित किया था कि तकनीकी समस्याओं के कारण नई 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेनें कारगर कार्गो प्रहस्तन प्रचालन हेतु तैनात नहीं की जा सकी और इसलिए यह प्राप्त अनुभव के आधार पर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने की स्थिति में नहीं था । चूंकि, टीपीटी नई 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेन के वास्तविक कार्यनिष्पादन के आधार पर पर्याप्त आंकड़े प्रस्तुत नहीं कर सका, इसलिए इस प्राधिकरण ने अनुमोदित दरों की वैधता को 31 मार्च, 2004 तक बढ़ाने के टीपीटी के अनुरोध को स्वीकार कर लिया था । टीपीटी द्वारा प्रस्तुत तर्क के आधार पर इस प्राधिकरण ने गैर-क्रेन बर्थों पर लागू बर्थ किराया प्रभार लगाने संबंधी प्रावधान को हटा दिया था, क्योंकि इसे उचित नहीं पाया गया था ।

3.1 टीपीटी ने अब 20 टन वाली ग्रेब क्रेन के लिए विद्यमान दर और गैर-क्रेन बर्थ किराया को नियमित प्रशुल्क के रूप में लागू करने की शर्त को हटाने संबंधी अनुवर्ती संशोधन को बनाए रखने हेतु प्रस्ताव किया है ।

3.2. टीपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित प्रमुख बिन्दु प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) नई क्रेन की भुजा (पहुंच) पुरानी क्रेन की 23 मीटर की तुलना में 32 मीटर है । चक्रक समय पुरानी क्रेन के 3.5 मिनट से सुधर कर नई 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेन के मामले में 2.73 मिनट हो गया है । परिणामतः, फोर्क लिफ्ट/फ्रंट-एंड लोडरों का उपयोग समय कम हो गया है, जिसके फलस्वरूप इन उपस्करों के किराया प्रभार में प्रयोक्ताओं को बचत हुई है ।
- (ii) इस प्राधिकरण ने अपने आदेश में पैरा सं० 4 (ii) में यह उल्लेख किया है कि पुरानी क्रेन की तुलना में नई क्रेन के उत्पादन और कार्यनिष्पादन की तुलना करना अधिक उचित होगा । इस मुद्दे के संदर्भ में इसने स्पष्ट किया है कि इन कारकों पर ग्रेब की प्रहस्तन क्षमता और प्रति शिफ्ट कार्यचालन घंटों के रूप में विचार किया गया है । प्रति घंटा उत्पादन पुरानी क्रेन के 85 टन की तुलना में नई क्रेन के मामले में 264 टन होगा ।
- (iii) 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेन के लिए दर का परिकलन करने के लिए प्रयोग किए गए सभी तीन मापदंड प्रयोक्ताओं को प्रदान की गई सेवा के अनुसार हैं, इसलिए प्रदत्त भारांक पर आधारित दर का पूर्ववर्ती परिकलन तर्कसंगत और वास्तविक है ।

3.3 इस पृष्ठभूमि में, टीपीटी ने 20 टन वाली घाट ग्रेब क्रेन के लिए विद्यमान तदर्थ दर को नियमित प्रशुल्क के रूप में निर्धारित करने का अनुरोध किया है ।

4. टीपीटी ने इस प्रस्ताव पर अन्य मामलों के साथ-साथ संयुक्त सुनवाई में विचार करने का अनुरोध किया था, जोकि 19 फरवरी, 2004 को आयोजित की जानी निर्धारित हुई थी। इस प्रस्ताव को परिचालित करने के लिए समय की कमी के मद्देनजर टीपीटी से इस प्रस्ताव को संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिपणियों के लिए अग्रेषित करने का अनुरोध किया गया था।

5. इस मामले में दिनांक 19 फरवरी, 2004 को टीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में टीपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं ने अपने-अपने विचार व्यक्त किए थे।

6. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध है।

7. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) अनुमोदित अंतरिम दर लागत आधारित दर नहीं थी, बल्कि यह पुरानी क्रेन की तुलना में नई क्रेन के सैद्धांतिक कार्यनिष्पादन मापदंडों के आधार पर परिचालित दर थी। चूंकि, नई सुविधा ने केवल गत कुछ सप्ताहों से नियमित रूप से कार्य करना आरंभ कर दिया है, फिर भी पर्याप्त प्रचालनात्मक आंकड़े अभी तक उपलब्ध नहीं हैं। तथापि, टीपीटी ने यह दर्शाया है कि नई क्रेन का प्रति घंटा उत्पादन पुरानी क्रेन की तुलना में तीन गुना अधिक है।
- (ii) प्रयोक्ताओं ने क्रेन किराया प्रभारों को बर्थ किराया में शामिल करने संबंधी कुछ मुद्दे उठाए हैं। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रभार केवल ग्रेब से संबंधित है और नई क्रेनों के लिए नहीं है। इसने यह भी प्रमाणित किया है कि नई क्रेनों की लागत को इसके परिकलन में शामिल नहीं किया गया है। यह मानना होगा कि बर्थों को दो श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है :- क्रेन बर्थ और गैर-क्रेन बर्थ तथा बर्थ किराया प्रभार तदनुसार लेवी किए जाते हैं। जिन बर्थों पर 20 टन वाली क्रेनें तैनात की गई हैं, उन पर इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही स्पष्ट किए गए के अनुसार क्रेन बर्थों के लिए लागू बर्थ किराया प्रभार लागू होंगे। विशेषकर, टीपीटी ने संबंधित बर्थों पर उच्चतर क्षमता वाली क्रेनों का प्रावधान न होने के कारण बर्थ किराया प्रभारों में किसी उर्ध्वगामी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है। चूंकि, क्रेनें संबंधित बर्थों का अनिवार्य हिस्सा हैं, इसलिए उनका प्रयोग न करने पर किसी प्रकार की छूट प्रदान करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। यदि ऐसी सुविधा की आवश्यकता नहीं है, तब किसी भी पोत के पास संबंधित बर्थों में रुकने से मना करने का विकल्प रहता है।
- (iii) पूर्ववर्ती व्यवस्था में भी 10 टन वाले ग्रेब के लिए किराया प्रभार अलग से निर्धारित किए गए थे। चूंकि, 20 टन वाले ग्रेब स्थापित किए जा चुके हैं, इसलिए टीपीटी ने उनके लिए किराया प्रभार का प्रस्ताव किया है। जैसाकि टीपीटी द्वारा स्पष्ट किया जा चुका है कि यह एक वैकल्पिक उपकरण है और संबंधित प्रभार केवल तभी देय है, यदि कार्गो प्रचालन के लिए आवश्यक है तथा ग्रेब की आपूर्ति की जाती है।
- (iv) आरंभ में तदर्थ दर निर्धारित करने का आशय वास्तविक कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने और तदनुसार अंतिम दर बाद में निर्धारित करने का था। उपर्युक्त स्पष्ट किए गए कारणों से इस स्थिति में ऐसी समीक्षा करना संभव नहीं है। इसलिए, यह प्राधिकरण तदर्थ दरों को नियमित व्यवस्था के रूप में जारी रखने की अनुमति प्रदान करता है। टीपीटी में प्रशुल्कों की सामान्य समीक्षा सितम्बर, 2004 में की जानी है। उस समय, 20 टन वाले ग्रेब के लिए अब निर्धारित दर की 7-8 महीने के वास्तविक कार्यनिष्पादन के विवरण, जिनके उस समय तक उपलब्ध होने की संभावना है, की पृष्ठभूमि में सरलता से समीक्षा की जा सकती है।

8. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण 20 टन वाले घाट ग्रेब के लिए विद्यमान तदर्थ दर को अंतिम दर के रूप में अनुमोदित करता है, बशर्ते कि टीपीटी के दरों के मान के अगले सामान्य संशोधन/समीक्षा के समय इसकी भी समीक्षा की जाए। यह दर पहले लिये गए सामान्य नीतिगत निर्णय के अनुसार उच्चतम दर सीमा की होगी।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd March, 2004

**No. TAMP/12/2003-TPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Tuticorin Port Trust for fixation of rates for the 20T wharf grab as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

**No. TAMP/12/2003-TPT**

Tuticorin Port Trust

---

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 15th day of March 2004)

1.1. This Authority had passed an Order on 17 March 2003 approving hire charge for the new 20T wharf grab crane with a validity till 30 September 2003. In the said Order, the following charges were approved:

- (i). Scale 5.2.2 – Charges for hire of wharf cranes and other mechanical equipments to masters, owners or agents of vessels:

*“Use of 20 T (Grab) wharf crane Rs. 9,636/- per shift and Rs.4,818/- per half shift or part thereof.”*

- (ii). Scale 5.3. - Charges for hire of cranes, fork lift trucks and other mechanical appliances for purposes not specified in Schedule 5.2.1. and 5.2.2.

*“Sl. No. 7 – Wharf Grab Cranes (20 Tonne) – Rs 3308/- per hour or part thereof.  
Wharf Crane (10 tonnes and below) – Rs 295/- per hour or part thereof.”*

It was also specified that for those berths where the new 20T cranes are installed, the TPT should levy berth hire charges applicable for non-crane berths provided no other wharf crane is supplied thereat against the levy of berth hire charges.

1.2. It may be relevant here to mention that the hire charge for 20T wharf grab crane was not a cost based rate but derived from the (then) existing rates for 10 T grab cranes. Since the TPT did not have sufficient data relating to the sustained average output / performance achieved by the new 20T wharf grab crane, this Authority accepted the ad hoc rates proposed by the TPT for a period of six months with a direction to the TPT to submit revised proposal based on the experience gained in operation.

2. The TPT in October 2003 informed that due to technical problems, new 20T wharf grab cranes could not be deployed for effective cargo handling operation and hence it was not in a position to submit a revised proposal based on the experience gained. Since the TPT could not furnish sufficient data based on the actual performance of the new 20T wharf grab crane, this Authority accepted the request of the TPT to extend the validity of the approved rates till 31 March 2004. Based on the argument furnished by the TPT, this Authority deleted the provision about levying berth hire as applicable for non-crane berths as it was not found to be relevant.

3.1. The TPT has now submitted a proposal to retain the existing rate for the 20T grab and the subsequent amendment about deleting the condition of application of the non-crane berth hire as a regular tariff.

3.2. The TPT has made the following main points in support of its proposal:

- (i). The reach of the new crane is 32 mtr. as against 23 mtr. of the old crane. The cycle time has improved from 3.5 minutes of the old crane to 2.73 minutes in case of the new 20T wharf grab crane. Consequently, time of usage of forklift / front-end loaders has reduced resulting into savings to the users in the hire charge of these equipment.
- (ii). The Authority in its Order in paragraph 4(ii) had pointed out that it would be more appropriate to compare productivity and output delivered by the new crane vis-à-vis the old crane. With reference to this point, it has clarified that these factors are considered in the form of handling capacity of the grab and working hours per shift. The output per hour will be 264 tonnes for the new crane as against 85 tonnes for the old crane.
- (iii). All the three parameters applied to work out the rate for 20 T wharf grab crane are relevant to the service delivered to the users, therefore, the earlier computation of the rate based on the weightage assigned is logical and realistic.

3.3. In this backdrop, the TPT has requested to prescribe the existing adhoc rate for 20T wharf grab crane as a regular tariff.

4. The TPT had requested to take up this proposal for the joint hearing alongwith other cases which was scheduled to be held on 19 February 2004. In view of shortage of time to circulate the proposal, the TPT was requested forward this proposal to the concerned user organisations for their comments.

5. A joint hearing in this case was held on 19 February 2004 at the TPT premises. At the joint hearing, the TPT and the port users have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The interim rate approved was not a cost based rate but a derived one based on theoretical performance parameters of the new crane in comparison with those of the old crane. Since the new facility has reportedly started working regularly for the past few weeks only, sufficient operational data are not available even now. The TPT has, however, shown that the output per hour of the new crane is more than 3 times that of the old crane.
- (ii). Users have raised some issues about inclusion of crane hire charges in the berth hire. The TPT has clarified that the proposed charge is only for grab and not for the new cranes. It has also certified that the cost of the new cranes is not considered in its calculation. It has to be recognised that the berths are classified into two categories – crane berths and non-crane berths and berth hire charges are levied accordingly. The berths where 20T cranes are installed will attract berth hire charges applicable for crane berths, as already clarified by this Authority. Significantly, the TPT has not proposed any upward revision in the berth hire charges due to provision of higher capacity cranes at the relevant berths. Since the cranes are integral part of the berths concerned, the question of allowing any rebate for not using them does not arise. If such a facility is not required, a vessel always has an option to refuse berthing at the concerned berths.

1608 57 2004 - 2

- (iii). In the earlier arrangement also, hire charges for 10T grabs were prescribed separately. Since 20 T grabs are introduced, the TPT has proposed a hire charge for them. As explained by TPT, this is an optional attachment and the relevant charge is payable only when the grab is supplied, if required for cargo operation.
- (iv). The intention of prescribing adhoc rate earlier was to review the actual performance and fix final rate later accordingly. For reasons explained above, such a review is not possible at this juncture. So, this Authority allows the adhoc rates to continue as regular arrangement. The general review of tariff at TPT is due in September 2004. At that time, the rate for 20T grab fixed now can be conveniently reviewed in the backdrop of actual performance details for 7-8 months which are expected to be available by then.

8. In the result, and for the reasons given above, and, based on the collective application of mind, this Authority approves the existing adhoc rate for 20T wharf grab as the final rate subject to a review at the time of the next general revision/review of the Scale of Rates of the TPT. The rate will be the ceiling rate in line with the general policy decision already taken.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADV.T./III/IV/143/03-Exty.]